

Bilaga 11:11 till kommunstyrelsens protokoll den 31 maj 2006, § 24

PM 2006 RI (Dnr 314-342/2006)

Svar på skrivelse från Ewa Samuelsson (kd) angående trängselskatt förlänger restid

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Skrivelse från Ewa Samuelsson (kd) anses besvarad med vad som anförts i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Annika Billström anför följande.

Bakgrund

Ewa Samuelsson (kd) har i en skrivelse till kommunstyrelsen begärt att utrednings- och statistikkontoret får i uppdrag att utreda och redovisa hur restiderna har förändrats för den grupp människor som på grund av trängselskatten inte längre har råd att använda bilen till och från sina arbeten, *bilaga*.

Remisser

Skrivelsen har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Mina synpunkter

Jag delar stadsledningskontorets uppfattning. Miljöavgiftskansliet genomför mycket omfattande utvärderingar av Stockholmsförsöket. De undersökningar om eventuella restidsförändringar som efterlyses är redan genomförda. Den första genomfördes hösten 2004 och den andra våren 2006. Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande.

Skrivelse från Ewa Samuelsson (kd) anses besvarad med vad som anförts i denna promemoria.

Stockholm den 19 maj 2006

ANNIKA BILLSTRÖM

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Kristina Axén Olin* (m) enligt följande.

Miljöavgiftskansliets informationsinsatser har hittills mest varit propaganda för trängselskattens förträfflighet. Uppgifter som nyanserar bilden och visar på konsekvenserna för enskilda har hamnat i skymundan. Kvantitativa mätningar har varit viktigare än kvalitativa studier.

Det skulle behövas en ordentlig genomlysning av hur barnfamiljerna har drabbats. De måste ta sig mellan flera olika punkter för att lämna barn till skolor och dagis för att sedan själva förflytta sig till arbetsplatsen. Restiderna för dessa har förlängts när de inte kan ta bilen från port till port. Det påverkar naturligtvis också barnens vistelsetider på fritids och dagis.

Förhoppningsvis kommer den utlovade genomlysning inom kort, och förhoppningsvis kommer den även att ta fasta på barnfamiljernas situation.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Ewa Samuelsson (kd) har i en skrivelse till kommunstyrelsen begärt att utrednings- och statistikkontoret får i uppdrag att utreda och redovisa hur restiderna har förändrats för den grupp människor som på grund av trängselskatten inte längre har råd att använda bilen till och från sina arbeten. I skrivelsen hänvisas till att många bor så att de måste ta bilen för att lämna barn vid skolor och dagis för att sedan förflytta sig till arbetsplatsen. Dessa familjers restider har förlängts genom att köerna har ökat utanför avgiftsområdet, och det har samtidigt varit problem för kollektivtrafiken på grund av vagnbrist och inställda tåg. I skrivelsen hänvisas till att denna grupp verkar bortglömd i de uppföljningar som görs av försöket.

REMISSER

Skrivelsen har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 3 mars 2006 har i huvudsak följande lydelse.

Försöket med trängselskatt har nu varit igång ca två månader och det går ännu inte att dra några helt säkra slutsatser av effekterna.

Vad man emellertid kunnat se hittills är, att köerna har reducerats långt utanför innerstaden, och att framkomligheten har förbättrats även för de som bara reser utanför avgiftszonen.

SL har haft vissa problem i tunnelbanan på grund av vagnbrist och en del problem med pendeltågen p g a vagnfel, inte pga stockholmsförsöket, men det har i många fall kunnat vägas upp av det ökande antal direktbussar som har satts in. Dessa problem har dock minskat i omfattning allt eftersom SLs handlinplan för spårtrafiken nu verkställs och successivt fler vagnar tas i bruk. För att förbättra för dem som inte har praktisk möjlighet att åka kollektivtrafik från hemmet utan som är beroende av att ta bil eller cykel en del av vägen har ca 2300 nya infartsparkeringsplatser för bil inrättats och 400 cykelparkeringsplatser.

Hur den beskrivna gruppen har ändrat sina resvanor och hur man ser på försöket är för tidigt att uttala sig om. Men under våren kommer den andra delen av den stora resvaneundersökningen att genomföras av Utrednings- och statistikkontoret. Resvaneundersökningen mäter förändringen av resmönstret genom att en panel bestående av 36 000 slumpmässigt utvalda invånare i Stockholms län svarar på frågor om sina resor vid två tillfällen. Första tillfället var hösten 2004, före försöket, och det andra tillfället blir nu i vår 2006. Med hjälp av den undersökningen kommer man att kunna svara på frågor om fördelningseffekter av den typ som skrivelsen tar upp.

Det som hittills har undersökts är de resandes uppfattning om försöket och kollektivtrafiken. Hittills har andelen som är positiva ökat sedan försöket inleddes, och det gäller även för de som bor i kranskommunerna.

Med hänsyn till att Miljöavgiftskansliet redan genomför mycket omfattande resvaneundersökningar är Ewa Samuelssons hemställan redan tillgodosedd. Några ytterligare åtgärder i detta avseende finns inte skäl att vidta.